

**Zeitschrift:** Quaderni grigionitaliani  
**Band:** 38 (1969)  
**Heft:** 3

**Artikel:** Strada romana ed altre vie antiche sul San Bernardino  
**Autor:** Schwarz, Theodor G.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-29785>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 13.10.2024

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

## Strada romana ed altre vie antiche sul San Bernardino

(Traduzione di DONATO SALVI)

*N. d. r.* E' apparso in questi primi giorni di giugno un nuovo volume della collana di studi del Museo Retico. L'opuscolo, di simpatico formato grande e di ricco corredo di illustrazioni, è dedicato, come dice il titolo, a « *La strada del San Bernardino dalla Luzisteig fino in Mesolcina in epoca preistorica e protostorica* ». Autori il dott. Hans Erb, direttore del Museo Retico, e il dott. G. Teodoro Schwarz, incaricato delle ricerche archeologiche per i lavori della N 13. Il dott. Hans Erb illustra nella prima parte del volume le scoperte di sentieri, di abitati e di oggetti isolati fatte lungo la strada del San Bernardino dalla Luzisteig alla Mesolcina e risalenti alla preistoria o alla protostoria.

Per gentile concessione del Museo Retico e dell'Autore, che qui ringraziamo anche per averci messo a disposizione le lastre necessarie alle illustrazioni, diamo, nella traduzione di Donato Salvi, lo studio del dott. Schwarz. Lo facciamo anche perché questo studio riprende e completa quello che il sottoscritto già ha discusso nel fascicolo dei QUADERNI del gennaio 1968 (QGI, XXXVII, 1 pag. 11). Siccome il dott. Schwarz non manca di richiamarsi, attraverso le note, a quel nostro lavoro, rimandiamo il lettore, per la discussione, alle osservazioni che faremo seguire a questa traduzione (cfr. pag. 176).

r. b.

Nei dintorni del villaggio di San Bernardino, situato sul versante sud del passo omonimo, si trovano sovente degli indicatori stradali con la scritta: « Strada romana » o « Ponte romano ». Già da tempo si nutrono dubbi sulla veridicità di queste indicazioni.<sup>1)</sup>

Tra la cieca accettazione della tradizione locale<sup>2)</sup> e la netta confutazione degli studiosi all'inizio del nostro secolo, quando l'archeologia era ancora in stato embrionale, si sono compiuti grandi progressi. Prima di tutto bisognerebbe cercare di restituire ai loro tracciati originali i diversi tratti stradali e i resti di costruzioni ancora riscontrabili sul terreno, come per esempio ponti,

1) H. Meyer, *Die römischen Alpenstrassen der Schweiz*, Mitteilungen der Antiquarischen Gesellschaft Zürich 25, 1861, P. 22:

« come dice la tradizione, dovrebbe trattarsi di opere romane. »

2) R. Boldini, *Intorno alle recenti scoperte archeologiche in quel di Mesocco*, Quaderni Grigionitaliani 37/1, 1968, pagg. 11-20, egli non nota che su vecchie riproduzioni (per esempio di J. M. Steiger nel: « *Die Schweizerischen Alpenpässe und das Postwesen im Gebirge* » libro ufficiale, illustrato, Berna 1892, pag. 90) c'è un tratto di strada, definita « romana », che costeggia la sponda est del lago, mentre quella che oggi è marcata quale « strada romana » corre molto più a est. Se la denominazione « romana » nel corso di meno di cento anni, viene usata per due strade completamente diverse, la tradizione non può più essere attendibile.

viadotti, muri di sostegno e passaggi intagliati nella roccia; si potrà determinare almeno la successione ed eventualmente anche l'età. Questo lavoro è urgente, perché la costruzione della strada nazionale N 13 e i lavori per il traforo del San Bernardino non contribuiscono certamente a salvaguardare il patrimonio archeologico. Se poi consideriamo che queste antiche strade oggi non vengono più percorse né da viandanti, né tanto meno da animali da soma e che perciò vengono abbandonate in balia della natura, vediamo che sono destinate a lenta ma irrevocabile distruzione.

Certamente il San Bernardino non rappresenta un'eccezione. Possiamo citare altri valichi alpini che sono stati quasi completamente distrutti dalla costruzione di strade o di oleodotti; per esempio quelli del Gran San Bernardo e dello Spluga.

La magnifica regione del San Bernardino, l'ampiezza del suo valico e le varie valli laterali danno al progettista di strade innumerevoli possibilità di attuazione. Grazie allo spostamento del valico alpino da una all'altra parte della vallata e alla costruzione di diramazioni e di tracciati diversi, ci rimasero preziose testimonianze delle strade più antiche. Ecco perché il San Bernardino è oggetto particolarmente interessante per un sondaggio ar-

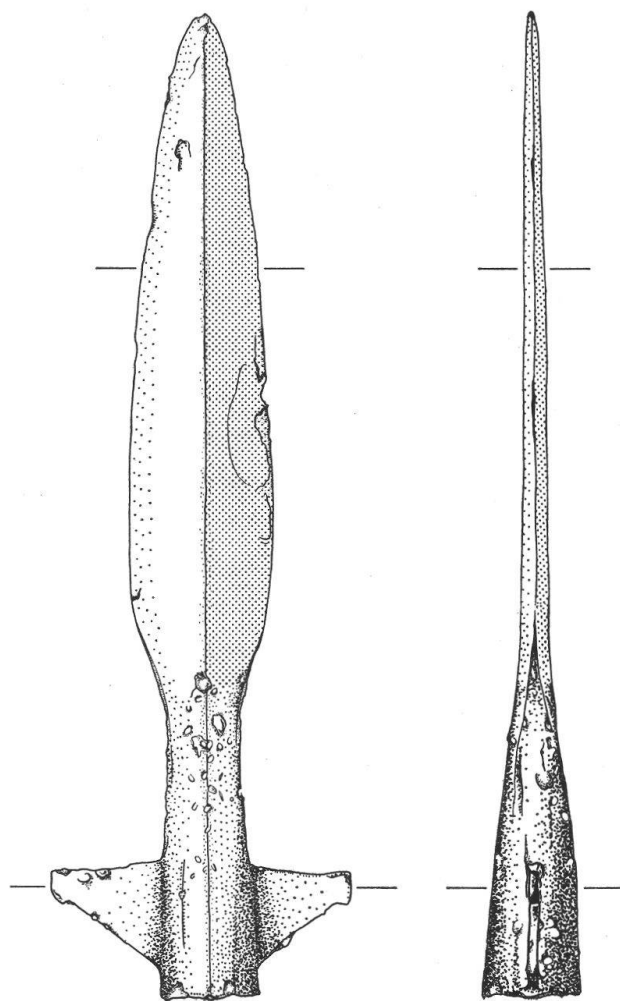


Fig. 15 « LANCIA ad ALETTE ». Arma da caccia tardo-romana o longobarda, trovata a Mesocco/Nanin.  
(Testo v. pag. 163 s.)  
Piano : Y.

cheologico. Gli scavi archeologici durano di regola solo poche settimane o mesi. Una volta finiti i lavori, studiosi e profani possono conoscerne i risultati dell'indagine solo dalla relazione del tecnico degli scavi. Nella ricerca degli antichi valichi alpini invece anche all'attento viandante è possibile esaminare le vestigia, almeno fintanto che queste vengono preservate da ulteriori manomissioni. Anche le considerazioni che seguono vogliono essere intese in questo senso, cioè quale incitamento all'osservazione archeologica dei nostri valichi, e quale raccomandazione a non abbandonare al loro destino le vestigia delle antiche strade.

Ma vediamo quali sono i criteri che ci permettono di parlare di strada romana. I comuni accenni storici che parlino dell'uno o dell'altro passo,<sup>3)</sup> per importanti che siano, non sono prove sufficienti per attribuire paternità romana ad un tratto di strada. Lo stesso valga per gli antichi elenchi stradali, i dati dei quali, proprio nei casi del San Bernardino e dei passi vicini, sono difficilmente interpretabili.<sup>4)</sup> Solamente una descrizione dettagliata, come quella che ci diedero tre antichi autori del passaggio di Annibale sulle Alpi, può circostanziare il tracciato di un passo. Ciò nonostante M. de Lavis-Trafford dovette superare numerose difficoltà prima di giungere alla sua identificazione.<sup>5)</sup> Il San Bernardino non è mai stato teatro di grandi passaggi di eserciti, prescindendo dall'incursione alemannica del 457, quando 900 uomini sembra abbiano valicato il passo. Ciò però poteva avvenire tanto su una strada come su una semplice mulattiera. Il caso sarebbe ben diverso se si ritrovassero delle antiche pietre miliari o delle iscrizioni, come per esempio: « N. N. per incarico dell'Autorità Provinciale ha costruito questo ponte ». Anche un tipico edificio romano, come un tempio, potrebbe fornire una testimonianza per i resti stradali delle immediate vicinanze. Eppure, se dopo cento metri arriviamo ad una biforcazione, ci troveremo ancora imbarazzati nella scelta del ramo autentico.

Per conseguire i suoi scopi la ricerca delle strade antiche deve seguire altri metodi. Si deve procedere con gli stessi criteri con i quali si effettuano gli scavi archeologici; cioè bisogna determinare la *cronologia assoluta* e quella *relativa*. Gli oggetti dell'epoca dispersi lungo il percorso sono molto rari e la loro scoperta è quasi sempre casuale. E nemmeno si può sopravvalutare l'importanza rivelatrice di singoli oggetti.

Per il momento, della regione di San Bernardino, possediamo una « lancia ad alette » trovata da uno stradino durante i lavori per la costruzione di un ponte della Nazionale 13 a Mesocco/Nanin.<sup>6)</sup> (Fig. 15) La sua

<sup>3)</sup> Vedi Tac. hist. 1.70: Il passaggio di un esercito romano sul Gran San Bernardo durante un'orribile bufera.

<sup>4)</sup> Discussione di G. Wielich, *Il Locarnese Preromano e Romano*, Bellinzona 1947, pag. 78 (Estratto dal Bollettino Storico della Svizzera Italiana 1944-1946) e *Jb. Schweiz. Gesellschaft für Urgeschichte* 31, 1939, pag. 106.

<sup>5)</sup> M. de Lavis-Trafford, *Le col alpin franchi par Hannibal*, *Travaux de la Société d'histoire et d'archéologie de Maurienne* 13, 1956 pag. 109 e 14, 1962 — *Mémorial du docteur Marc de Lavis-Trafford* (Riassunto dell'opera dopo la morte dell'Autore).

<sup>6)</sup> Coordinate: 737.495/141.683. La punta della lancia si trova nel Museo Retico di Coira. Fu trovata da Giuseppe Berni, Grono.

forma tozza ci fa supporre che sia piuttosto tardo-romana che carolingia.<sup>7)</sup> Nella « trincea stradale » di Mesocco/Anzone si rinvenne un coccio di ceramica romano mentre si riportava alla luce un lastricato.<sup>8)</sup> (Fig. 16) Proprio a questo luogo non possiamo non attribuire un'epoca relativamnete remota se lo consideriamo dal punto di vista morfologico (Fig. 17). L'incavatura stradale portava evidentemente a un ponte sopra il torrente Anzon,<sup>9)</sup> il quale oggi, in conseguenza dell'erosione, scorre molto più in basso. Tenendo calcolo della pendenza della strada, possiamo situare l'antico ponte sull'Anzone tre metri più in alto di quello costruito nel 1821; inoltre esso si trovava anche un po' più a valle. Non avendo la possibilità di confrontare questa erosione di ben tre metri con un altro caso analogo, il calcolo del tempo impiegato può essere solo approssimativo; ad ogni modo bisogna tener conto di un minimo di secoli. La fortunata coincidenza che ci ha portato alla scoperta di una trincea stradale con un ponte, di un lastricato e di un coccio di ceramica romano, ha fatto di Anzone il punto principale delle nostre ricerche.

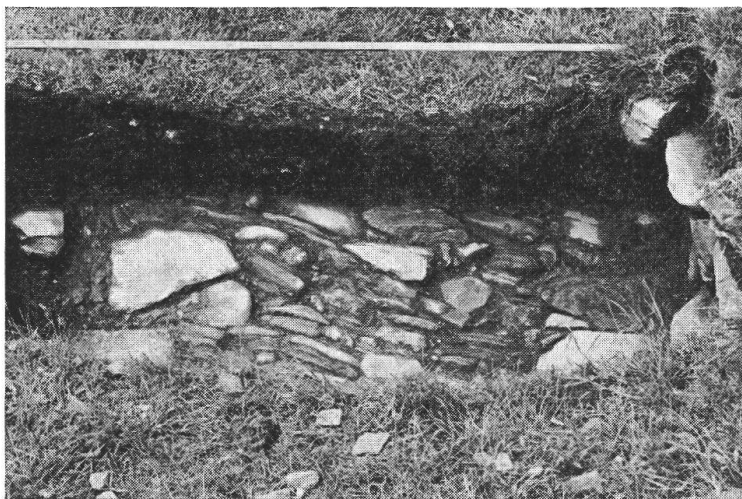


Fig. 16  
**LASTRICATO DI ANZONE**  
 (Scavo di sondaggio del 1966  
 del Museo Retico di Coira).  
 Piano : Z.

Un altro indizio nel senso di un terminus ante quem ce lo dà la cappella di Pian San Giacomo, menzionata per la prima volta nel 1419, costruita trasversalmente sopra un'antica strada<sup>10)</sup> (Fig. 18). Le tre suddette località — Nanin, Anzone e Pian San Giacomo — si trovano tutte sulla sponda ovest della Moesa; si può quindi supporre che si trovino su un unico tracciato. — Del resto anche Pocobelli scelse proprio questo tracciato per la

7) La sua forma romana è provata dal mosaico detto delle divinità settimanali di Orbe, (vedi V. di Gonzenbach, *Die römischen Mosaiken der Schweiz*, Basilea 1961 — Monographien zur Ur- und Frühgeschichte der Schweiz 13, Tavole 60 e 65) e da ritrovamenti in ville romane (vedi Gallia 11, 1953, pag. 63). Le lance posteriori sono molto più snelle, v. per esempio *Jb. Schweiz. Gesellschaft für Urgeschichte* 47, 1958/59, pag. 209, tavola 26.

8) Il selciato, formato da lastre di gneis, di circa 25-30 cm. di lunghezza, collocate verticalmente e di altre pietre orizzontali, ha una larghezza di 1,80 m.

9) Coordinate: 737.750/140.200.

10) Coordinate: 737.363/142.237.

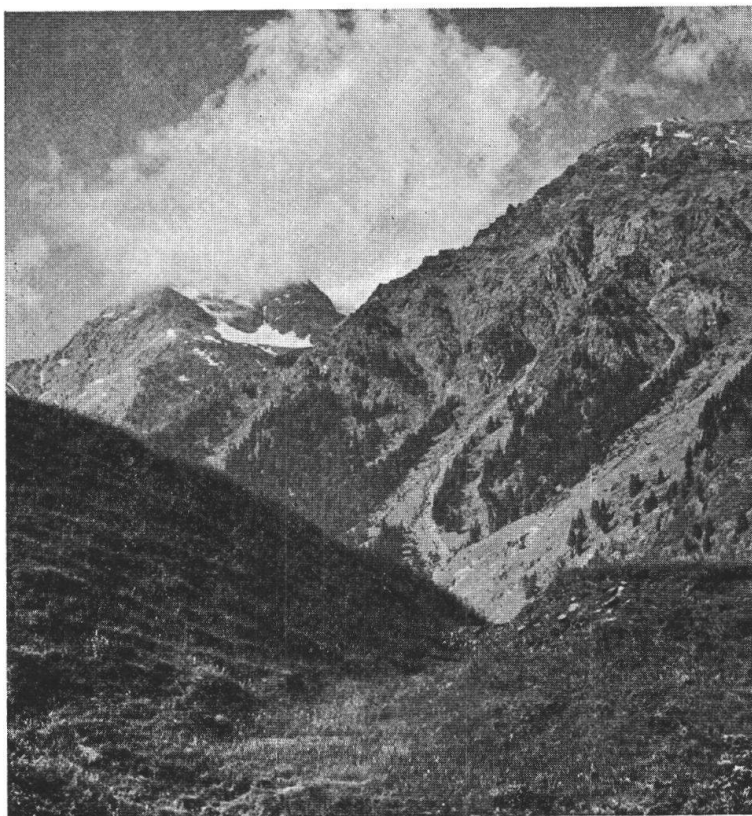


Fig. 17

La « TRINCEA STRADALE »  
romana di Anzone, vista da  
sud.

Piano: Z.

strada cantonale del 1818. — Grazie a delle riprese fotografiche aeree è stato possibile riscontrare fra queste località delle tracce di un'antica strada. Oggi purtroppo queste tracce sono state distrutte dai lavori della strada nazionale. Abbiamo quindi buone ragioni per credere all'esistenza di un antico tratto stradale, di circa 2 km, sopra Mesocco. Possiamo in questo momento, con ulteriori osservazioni, collocare questo tronco nel vero e proprio tracciato del passo?

Qui sorgono problemi riguardanti la *cronologia relativa* di diversi resti di strade e di sentieri, ancora sempre visibili nella zona. A volte questi resti corrono paralleli a pochi metri di distanza. Si possono paragonare ad un intrecciarsi e ad un accavallarsi di muri di differenti epoche, come nel quadro che ci si presenta dopo uno scavo archeologico. Dove i muri si incrociano è possibile definire la loro epoca relativa, vale a dire quale è il più antico e quale il più recente. Lo stesso vale per le strade.

Un primo esempio ci è fornito dal segmento stradale di Mucia, situato vicino al pozzo di aerazione sud del traforo del San Bernardino. Lì, ai piedi della parete rocciosa, corre più o meno diritto un tratto di strada antica; esso si snoda in piccole curve rimanendo come appiccicato alle falde della roccia. A poco meno di 30 metri dalla strada cantonale questo tratto si perde in un incavo tagliato nella roccia.<sup>11)</sup> I costruttori della strada del

11) Coordinate: 733.220/149.600. Piano: O. Per un simile tratto di strada vedi Piano: D.

1818 hanno cavato sassi in questo punto e distrutto un viadotto (v. pag. 170). Non si può ritenere che si tratti della famosa strada per slitte, che giornalmente, durante la stagione invernale, veniva percorsa da una slitta postale fino intorno al 1940, per il semplice fatto che non ha nessun collegamento con la strada moderna. Più a ovest invece, c'è una diramazione con un notevole ponte ad arco (Piano: F). Questo secondo tratto (diramazione) è collegato alla strada moderna, ciò che sta ad indicare che veniva percorso contemporaneamente a questa. La sua continuazione è interrotta dalle svolte della strada sopra la Ca' de Mucia. Dunque è più antica della strada del 1818, anche se veniva percorsa ancora dopo questa data sia con animali da soma, sia con slitte.



Fig. 18  
 LA CAPPELLA DI PIAN  
 SAN GIACOMO, costruita in  
 parte sopra un'antica strada,  
 vista da sud.  
 (Testo v. pag. 164)  
 Piano: X.

La costruzione del ponte ad arco sembra risalire al Medioevo; lo attestano anche resti di calcina che stanno nelle commettiture; la volta non presenta danni causati dal tempo. Le strade che qui abbiamo descritto rappresentano tre differenti epoche, cioè: « moderna — 1818 », « medioevale » e « più antica che medioevale ». Più a est inoltre si riscontrano altre due strade: la cosiddetta mulattiera (v. pag. 171) e un sentiero che segue il versante ovest del Pizzo Uccello. Siccome quest'ultimo è forse già stato percorso in tempi preistorici, l'abbiamo disegnato nel nostro piano definendolo « sentiero preistorico ».

Le tracce delle tre epoche menzionate si trovano anche sul versante

nord del passo, come vicino ad Hinterrhein/Dürrenbüel. Lì, la strada moderna corre sulla sponda ovest del torrente Masegg, mentre su quella a est troviamo le svolte della strada medioevale ed anche una diramazione assai ripida (Piano: L). Questa « scorciatoia » si distingue chiaramente dai comuni sentieri che corrono fra le svolte delle nostre strade di montagna, per il fatto che presenta ancora delle tracce di lastricato continuo simile a quello della « trincea stradale » di Anzone (v. pag. 164). La « scorciatoia » è più antica dell'altra strada, ce lo dice il punto d'incrocio; in più questo ci dice che la « scorciatoia » in effetti non è una scorciatoia, ma che si tratta di un tracciato a sé, ideato con altri criteri, vale a dire con una maggiore pendenza e una minore lunghezza.



Fig. 19 LA STRADA ALPINA medioevale presso Tällialp, vista da sud. Al centro della foto si vedono le lastre spostate lateralmente in modo da poter collocare in inverno i pali segnastrada.  
Piano: K.

La strada medioevale sembra risalire al 14. secolo.<sup>12)</sup> Essa a un certo punto taglia quella più antica e si distingue da quest'ultima anche per la differente pavimentazione; la prima è coperta da un selciato e la seconda da un lastrico. Un po' più a sud le due strade attraversano un ruscello e aggirano una sporgenza rocciosa correndo parallele a pochi passi di distanza. La più recente è situata più in basso. Come il restante tratto dopo Tällialp possiede anch'essa dei notevoli contrafforti, formati da grandi lastre di gneis (Fig. 19). Queste lastre sono state collocate in modo da formare, a distanze regolari, delle insenature dove venivano collocati dei pali, che segnavano i margini della strada alle slitte postali. Ma anche qui, come del

<sup>12)</sup> Wielich (v. sopra 4), pag. 78. Coordinate della « diramazione » con lastrico: 733.970/153.030. Coordinate della strada medioevale: 733.980/153.070.



resto in altri innumerevoli punti, si riscontra una costruzione stradale fondamentalemente diversa, più antica della mulattiera medioevale.

Dove la strada cantonale raggiunge il torrente Masegg, si trova nel val-loncello un pilastro in sassi (lungh. 6.00; largh. 1.50; alt. 3.70 m.) che era il sostegno centrale di un ponte in legno.<sup>13)</sup> Le tracce del pilastro nord sono quasi scomparse sotto i cespugli; quello sud sembra sia stato usato come cava di pietre per la costruzione della strada (Fig. 26). Le dimensioni di questo ponte ed anche il fatto che venne distrutto durante la costruzione della strada cantonale, escludono che questa via sia stata usata quale « strada per slitte », simultaneamente alla strada cantonale, come è già stato detto.<sup>14)</sup> Con ciò naturalmente non è ancora provato che si tratti della strada romana, essa però dimostra di seguire il più antico tracciato concepibile sulla sponda ovest della conca di Tällialp. Ponti di legno sostenuti da pilastri di pietra sono noti fin dal tempo dei Romani,<sup>15)</sup> ma se ne continuò la costruzione fino quasi ai nostri giorni. Un'acquainta di San Bernardino villaggio del 1820, rappresenta un simile ponte nelle vicinanze dell'albergo Ravizza.<sup>16)</sup>



Fig. 20 Il VIADOTTO presso la Ca' de Mucia, probabilmente romano. Visto da sud. Piano: C.

Questi pochi esempi bastano a provare l'esistenza di tre valichi alpini di differenti epoche: quello pre-medioevale, quello medioevale e quello moderno. Ad eccezione della suddetta strada cantonale, costruita dal 1818 al 1821, le altre vie non sono datate, si può solo accertare la loro successione cronologica. Come già è stato detto, la strada più antica è relativamente ripida, ma cerca di seguire una linea retta. Proprio per questo è la più ricca di manufatti come ponti, trincee e viadotti.

13) Coordinate: 733.800/152.720. Piano: M. (Fig. 26).

14) Boldini 1968 (v. sopra 2), pag. 15.

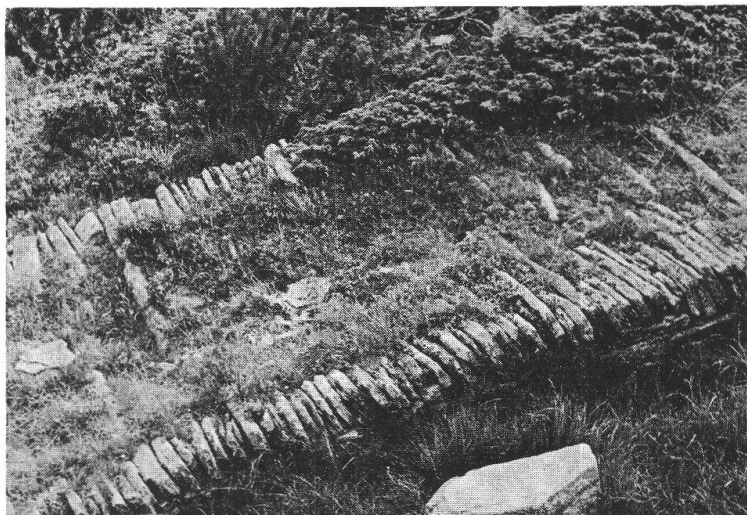
15) D. P. Dymond, Roman bridges on Dere Street, county Durham, *The Archeological Journal* 118, 1961, pag. 136-164.

16) J. J. Meyer, *Die neuen Strassen durch den Kanton Graubünden*, Zurigo 1825, foglio 21.

Fig. 21 Il piccolo VIADOTTO sotto Mucia con il tipico selciato formato da lastre trasversali. Probabilmente romano.

(Testo v. pag. 170)

Piano: H.



Dei ponti di Anzone e di Tällialp abbiamo già parlato (v. pagg. 164, 168), così pure della trincea di Anzone, (v. pag. 164 s.) la quale, con i suoi 50 metri di lunghezza e fino a 10 metri di profondità deve avere richiesto dei grandi spostamenti di materiale.

Una caratteristica della strada più antica è anche il modo in cui furono tagliate certe sporgenze rocciose. Naturalmente simili lavori si ridussero a poche dozzine di metri per la mancanza di materiali esplosivi. I segni dello scalpello, di circa due centimetri, si vedono ancora nello gneis del San Bernardino. Essi si susseguono alla distanza di 3-5 cm. formando così la linea di taglio; la fetta di roccia veniva poi staccata faticosamente con l'impiego di cunei di legno. Un esempio suggestivo è quello che si trova allo sbocco del lago sulla sommità del passo,<sup>17)</sup> dove la probabile strada romana, contrariamente a quella costruita nel 1818-1821, costeggia il lago sulla sponda est. A confronto della più antica strada del San Bernardino, quelle più recenti si distinguono per i tipici segni lasciati da materiali esplosivi. Per lo stesso motivo si distingue anche il famoso passaggio costruito nel 1640, attraverso il Cardinello, sullo Spluga. Così, anche la differente tecnica di trattare la roccia ci autorizza a collocare in un periodo pre-medioevale i tratti più antichi.

Abbiamo già detto come la strada più antica fosse caratterizzata da un tracciato più o meno retto. Un simile tracciato lineare non implica solo la costruzione di ponti e di incavature nella roccia, ma anche quella di viadotti per superare i più forti dislivelli. Il viadotto meglio conservato si trova presso Mucia, più esattamente a sud-est della casa cantoniera<sup>18)</sup> (Fig. 20). La costruzione in muro a secco è un eccellente lavoro, che non può essere dovuto solamente alla qualità della pietra facilmente lavorabile, ché del

17) Coordinate: 733.220/149.600. Piano: N. Per lo Spluga v. J. Jenny, *Historisches Exposé San Bernardino*, 2. edizione, Coira 1965, pag. 220.

18) Coordinate: 733.227/149.105.

resto simili esempi si troverebbero anche altrove. Purtroppo i resti del lastricato sono assai esigui. Esso era formato da lastre di gneis collocate verticalmente, in modo da formare angolo retto con l'asse della strada. L'esistenza di questo selciato è provata dalla presenza di un grosso macigno che sbuca fuori nella parte inferiore del viadotto; senza il selciato esso sarebbe stato un ostacolo rilevante. Inoltre poco lontano c'è una simile costruzione,<sup>19)</sup> anche se di dimensioni ridotte, che presenta un selciato intatto con le caratteristiche lastre verticali di gneis, perpendicolari all'asse della strada (Fig. 21). Probabilmente il viadotto di Mucia si è conservato così bene, grazie al traffico invernale delle slitte. Un altro, che si trovava nelle vicinanze del pozzo di aerazione sud, come già abbiamo detto, è stato vittima della costruzione stradale del 1818 (v. pag. 166). Tutta la regione del Passo presenta dei resti di viadotti. Questi viadotti ci permettono di dedurre le norme secondo le quali la via più antica venne costruita: larghezza 2,10—2,40 m, pendenza 17,5—21 ‰, eccezionalmente, e per tratti assai brevi, il 25 ‰.



Fig. 22 Questa roccia venne incavata in modo da tener incastrato il selciato; si trova allo sbocco sud del lago sulla sommità del passo del San Bernardino. Vista da nord. Probabilmente romano.  
Piano: N.

Proprio tutte queste costruzioni attestano che si tratta di un'opera incomparabile, progettata per un uso duraturo; che si tratta di una strada e non di una delle molte mulattiere che ancora oggi conducono sui nostri monti.

All'animale da soma bastano dei rudimentali gradini scavati nella roccia per superare certi ostacoli; una strada carreggiabile, anche se percorsa da soli carri a due ruote, deve avere il suo buon selciato. Ce lo dimostra chiaramente il passaggio allo sbocco sud del lago, sulla sommità del Passo<sup>20)</sup> (Fig. 22). Su una roccia liscia, levigata dal ghiacciaio, venne praticata un'incavatura leggermente conica. La parte superiore misura 1,60 m. e quella inferiore 1,40 m. Lo scopo è indubbiamente quello di tener saldo il selciato. Le strade medioevali invece, almeno quelle conosciute da chi scrive, superano

<sup>19)</sup> Coordinate: 733.625/148.665. Piano: H.

<sup>20)</sup> Coordinate: 733.020/150.231.



Fig. 23  
 « PASSAGGIO INCAVATO »  
 del Sass de la Golp; questa  
 via che già fu chiamata « mu-  
 lattiera » risulta effettivamen-  
 te essere tale. Risale al pe-  
 riodo medioevale. Vista da  
 sud.

Piano : R.

simili passaggi soltanto con l'incavatura di alcuni gradini nella roccia.<sup>21)</sup> La strada suddetta ci presenta un altro particolare caratteristico per le vie antiche, essa venne livellata per tutta la sua larghezza e non soltanto per lo spazio necessario agli zoccoli degli animali. La mulattiera a nord del Sass de la Golp<sup>22)</sup> (Fig. 23) che è già stata chiamata « strada romana », ci fornisce l'esempio opposto.

Lì, incavato è soltanto lo spazio necessario per il passaggio della bestia da soma; il basto con il suo carico, anche se di dimensioni maggiori, riesce ugualmente a superare le falde rocciose. Per lo stesso motivo non possiamo attribuire a un sistema di costruzione premedioevale il bel « ponte romano » o ponte Caurga<sup>23)</sup> (Fig. 24). Infatti il suo accesso a est non è allargato fino alla pavimentazione; la roccia è stata tagliata solo tanto quanto bastava a lasciare passare il basto con il suo carico; lo spazio inferiore, riservato agli zoccoli, è minore di quello superiore. Nonostante la tradizione non si possono ritenere antichi né il « Sentiero romano » né il « Ponte romano ». Proprio l'esempio di questa strada che corre 500 m. a est di quella che su vecchie riproduzioni fu già definita « strada romana », dimostra quanto siano poco attendibili simili tradizioni.<sup>24)</sup>

<sup>21)</sup> Confronta la strada sul passo del S. Jorio, dopo i lavori che Maria Teresa fece eseguire.

<sup>22)</sup> Coordinate: 733.680/149.840.

<sup>23)</sup> Coordinate: 734.967/144.131.

<sup>24)</sup> Vedi nota 2.

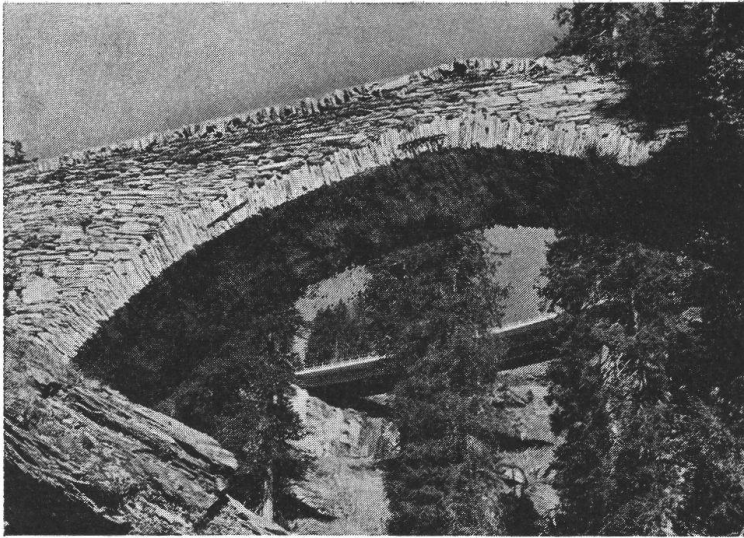


Fig. 24 Il PONTE CAURGA, medioevale, a sud della diga di San Bernardino. Visto da sud. Sullo sfondo la strada nazionale.

(Testo v. pag. 171)

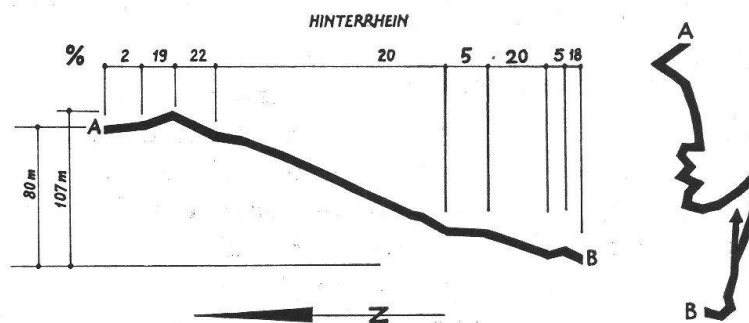
Piano: T.

Valga inoltre, quale caratteristica della più antica strada sul San Bernardino, anche la sua *pendenza regolare*, nonostante le asperità del terreno che il tracciato ha dovuto superare. I dati tecnici che interessano questa strada vennero rilevati su tutto il percorso, vale a dire da Hinterrhein fino a San Bernardino villaggio; con la bussola, con un istrumento per la misurazione del dislivello e con la benda decametrica. Il diagramma che ne è risultato ci indica chiaramente come il progettista abbia mantenuto una pendenza costante di circa il 20 %.

Sopra Hinterrhein fu necessario costruire molte curve per superare i luoghi esposti alle valanghe. Anche i luoghi più aspri, vale a dire valli ed avvallamenti, furono attraversati nei punti più adatti. La linea del tracciato che risulta dal diagramma è ottima, malgrado le difficoltà topografiche che si dovettero superare (Fig. 25).

Con ciò abbiamo quasi terminato l'enumerazione delle caratteristiche tecniche del più antico valico. A questo elenco appartengono pure le *differenti specie di lastricato*, delle quali già abbiamo detto (v. p. 167, 170 s.). Bisogna però dire che tratti abbastanza lunghi, specialmente alla sommità del passo a est dell'ospizio, presentano una semplice pavimentazione di lastre senza alcuna sottostruttura. Inoltre, in certi posti, il selciato formato da lastre verticali e trasversali è incastrato e tenuto saldo da lastroni orizzontali posti ai lati della strada; in altri punti si distinguono chiaramente tracce di lavori di riparazione. È certo, come attestano gli scavi che abbiamo fatto ad Anzone (v. p. 164), che questa specie di pavimentazione stradale è antica. Contrariamente alle strade moderne o medioevali, le lastre di gneis sono assai lunghe e combaciano al centro della strada ad una distanza che varia da 0,60 a 1,00 m. (Fig. 21) Oggi la pavimentazione risulta assai irregolare. Questo si spiega dal fatto che prima si lastricava tutta la strada, mentre più tardi si incominciò a posare delle lastre orizzontali. Questa seconda tecnica risultò assai meno duratura della prima. Effettivamente i tratti della già

Fig. 25 Grafico che indica il dislivello e la direzione del tracciato. (Particolare)



definita « strada medioevale » sono stati pavimentati con questo sistema, ad eccezione di certe pezze di circa un metro quadrato, le quali presentano un selciato irregolare. Queste pezze sono delle riparazioni. Non ci sembra valida la supposizione che vuole attribuire queste differenze di pavimentazione alla materia prima, cioè alle differenti qualità di sasso che si trovano nella regione.<sup>25)</sup> Anche le cave moderne attestano che, lungo tutto il più antico tracciato, è possibile trovare materiale adatto ad una distanza massima di 200-300 m. Seppure con qualche riserva possiamo quindi ritenere anche il lastricato valida testimonianza della strada più antica.

Riassumendo possiamo dire: Nella regione di Mesocco-Pian San Giacomo ci sono numerosi punti con chiari indizi (ceramica romana, lancia ad alette, cappella ed anche le considerazioni morfologiche circa Anzone), che ci fanno ritenere che sia esistita una strada che valicava il San Bernardino e che quest'ultima debba risalire almeno all'epoca tardo-romana. Le ricerche che abbiamo effettuato sul Passo ci portano alla seguente conclusione: si riscontrano tre strade: la strada cantonale del 1818-1821, una strada medioevale e una « più antica che medioevale ». Ogni opera è indipendente dalle altre. È anche possibile, almeno relativamente, datarle; ce lo permette l'osservazione dei punti dove queste si incrociano o si tagliano. Inoltre la via più antica è assai ricca di costruzioni tipicamente romane come ponti, trincee e viadotti.<sup>26)</sup> E non dobbiamo dimenticare le caratteristiche tecniche della lavorazione della roccia, l'originaria completa pavimentazione di lastre trasversali, il tracciato che segue una linea quasi retta e che di conseguenza in certi luoghi è assai ripido; tutti questi particolari possono essere romani. Perché dunque non dovrebbe trattarsi di una strada romana?

La prima obiezione si basa sulla mancanza di un « tempietto » sul passo.<sup>27)</sup> Ma già Livio, parlando del Gran San Bernardo, dice che simili « tempietti » sono piuttosto celtici che romani.<sup>28)</sup> Troppi sono i passi ro-

25) Boldini 1968 (v. sopra n. 2 pag. 161), pag. 16.

26) Vedi il nuovo, seppure popolare studio di: V. W. von Hagen. The Roman roads that led to Rome, Londra 1967, pag. 18-57.

27) Wielich (v. sopra 4), pag. 78.

28) Livio dice chiaramente che il tempio sul Gran San Bernardo è un tempio dei Veragri; si tratta quindi di un luogo di culto indigeno.

mani che non posseggono resti di edifici adibiti al culto; è un'eccezione il passo del Giulia.

La seconda obiezione riguarda le tracce delle ruote sulla pavimentazione.<sup>29)</sup> Nel calcare relativamente molle del Giura, le ruote hanno lasciato col tempo delle scanalature di varia profondità e larghezza. Non ci si può certamente attendere che le rocce del San Bernardino presentino un tale logoramento; la trincea stradale di Anzone, per esempio, presenta un lieve arrotondamento solo sui margini superiori. Così come le buche o i danni causati dal gelo non sono elementi essenziali di una pavimentazione moderna, le carreggiate non lo sono per le strade romane.

La terza obiezione, infine, si riferisce al pericolo delle valanghe. Si sa di certo che lo Spluga, anche se più alto, 2000 anni fa era tutto coperto dal bosco: è probabile che lo sia stato anche il San Bernardino.<sup>30)</sup> Speriamo che si facciano presto delle analisi del polline, in modo da poter determinare l'antico limite del bosco sul San Bernardino. Sappiamo che bastano arbusti o cespugli a limitare lo scivolamento delle masse nevose. Abbiamo anche degli accenni storici che parlano in nostro favore. Si pensi al passaggio delle legioni romane sul Gran San Bernardo, nel mese di marzo del 69.<sup>31)</sup> Anche la piccola chiesa di San Bernardino, costruita nel 1460, aveva il compito di suonare le campane durante le bufere per orientare i viandanti.<sup>32)</sup> Perciò non si possono riflettere senz'altro nei tempi antichi le avventure di certi sciatori o cacciatori dei nostri giorni.<sup>33)</sup>

Per concludere vogliamo ancora accennare agli scritti che portano argomenti positivi per la strada romana sul San Bernardino. Se gli « *Itinerari* » non parlano del Mons Avium, che è il nome antico del San Bernardino, ci possono essere due ragioni. O la strada non era ancora costruita, oppure l'autore di questo voluminoso libro che tratta solamente le strade più importanti, non ha ritenuto opportuno parlarne. Sulla « Tavola Peutingeriana », del 4. secolo, troviamo il tanto discusso numero LX miglia romane, (milia passuum) che corrispondono a circa 90 km. Questo numero, che non si sa bene a quale passo si riferisce, andrebbe abbastanza bene per il nostro tracciato. Sulla carta 1 : 100'000 il tratto Bellinzona-Coira misura circa 97 km; la strada cantonale del 1818 è lunga circa 120 km. Il copista, per errore, avrebbe potuto dimenticare la cifra V, la quale avrebbe dato il numero LXV miglia romane (= circa 97 km.), senza aver scambiato i numeri LX con CX, come sostiene una teoria.<sup>34)</sup> « La descrizione del mondo » dell'anonimo di

29) F. Stähelin, *Die Schweiz in römischer Zeit*, 3. edizione, Basilea 1948, pag. 338.

30) Jenny (v. sopra 17), pag. 220.

31) Vedi nota 3.

32) Erwin Poeschel, *Die Kunstdenkmäler des Kantons Graubünden*, volume VI, Basilea 1945, pag. 358.

33) Boldini 1968 (nota 2), pag. 2: « l'opinione nata in noi più da naturale intuizione, quasi da un intimo segreto dialogo con il paesaggio durante la ventennale frequenza della zona di San Bernardino... »

34) La strada romana, almeno da quanto conosciamo, seguiva un tracciato molto più corto. Le distanze delle strade moderne non possono essere paragonate a quelle degli antichi itinerari.

Ravenna del 7. secolo, conosce ad ogni modo sia Bellinzona che il fiume Moesa. Sorprendente è pure l'intenso traffico sul passo durante il tempo dei Longobardi.<sup>35)</sup> L'importanza del passo nei tempi remoti è pure confermata dalle ultime scoperte di Mesocco. Si tratta di uno sbarramento della valle, rivolto verso sud, che risale agli ultimi decenni avanti Cristo e che si trova nelle vicinanze del castello, nonché di una costruzione fortificata romana, sul terrazzo di Gorda, vicino alla stazione.<sup>36)</sup> Ma più importante ancora di tutti questi indizi, sono i resti di una grandiosa strada antecedente al Medioevo, che abbiamo trovato sul passo. Quali possono essere i costruttori se non i Romani?

Purtroppo, fintanto che resta insufficiente lo studio della altre strade alpine c'è sempre il pericolo di un circolo vizioso nel confronto con una « strada certamente romana », o almeno accettata come tale. Come già abbiamo detto in principio, l'acritica identificazione delle vestigia sparse nella regione con una « strada romana » resta sempre incerta. Solamente l'attento esame archeologico di ogni traccia di strada, può portarci ad una conclusione attendibile. Si tratta di elaborare a poco a poco un quadro della tecnica delle costruzioni stradali dei popoli antichi e dei Romani nelle condizioni particolari dettate dalla nostra regione alpina. Soltanto allora si avrà un sicuro criterio di confronto fra « strade romane » e « strade non romane ».

Crediamo che il San Bernardino, grazie alla sua particolare topografia e all'eccellente stato di conservazione di importanti tratti stradali, debba assumere posizione centrale nell'attuazione di ulteriori studi archeologici.<sup>37)</sup>

*Di grande aiuto all'autore furono i signori: Dr. Hans Erb, Museo Retico, Coira, Ing. Ernst Lechner, Direzione della N 13, Mesocco, e il Prof. Dr. Ernst Meyer, dell'Università di Zurigo. Fra i numerosi collaboratori indigeni, ci sentiamo in dovere di menzionare il Sig. D. Cereghetti, impresario, Mesocco.*

Lastre: Rivista « Ur - Schweiz », Basilea: n. 15, 17, 18.

Rivista « Strasse und Verkehr », Zurigo: n. 16, 19, 20, 23.

*Le altre lastre ci sono state messe gentilmente a disposizione dal Museo Retico, che ringraziamo di nuovo assieme alle due riviste citate.*

---

<sup>35)</sup> L'accenno circa l'intensità del traffico sul passo nel tempo dei Longobardi lo devo al Signor G. Wielich, Ascona.

<sup>36)</sup> Vedi un articolo dell'Autore in « Ur-Schweiz » 31, 1967, pag. 22-33.

<sup>37)</sup> Vedi anche le relazioni dell'Autore in: « Neue Zürcher Zeitung » del 23 giugno 1966, Nr. 2763; « Bündner Tagblatt » del 12 e 13 dicembre 1966; « Strasse und Verkehr » 1967, Nr. 12, pag. 617-621.



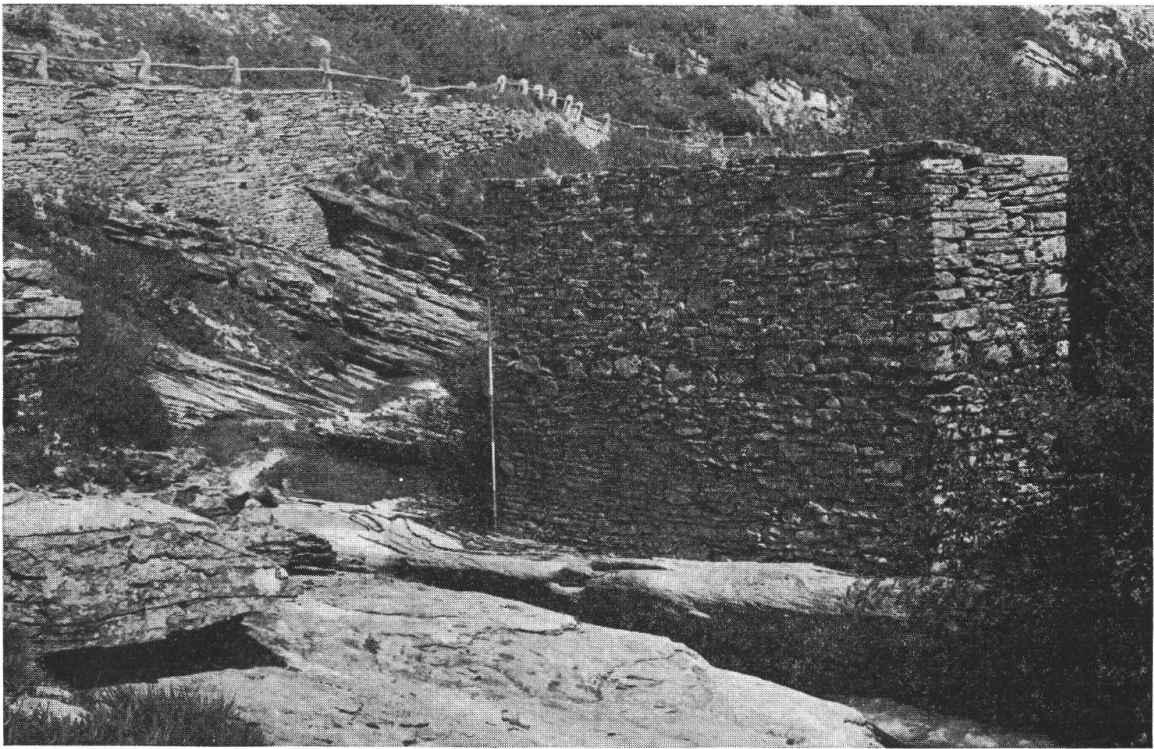


Fig. 26 Il PILASTRO che sosteneva un ponte in legno sopra il torrente Masegg. Probabilmente romano. Visto da sud. (Testo v. pag. 168)

## Alcune osservazioni

1. Cfr. pag. 161 n. <sup>2</sup>), pag. 174. — Penso che oltre trent'anni di attività nelle ricerche di storia locale, mi difendano sufficientemente dall'accusa di « cieco attaccamento alla tradizione ». Del resto, mi è sempre di doloroso ricordo il fatto che certe aspre discussioni con amici assai cari, e perfino qualche temporanea rottura del buon accordo con loro, non abbiano avuto altra radice che la mia talvolta brutalmente rigida insofferenza nei confronti di supine accettazioni della tradizione che faceva a pugni con il documento o con il provato dato storico. E anticiperò qui la dichiarazione che mai ho ammesso o lasciato credere di ammettere l'origine romana del « Ponte romano » della Caurga (pag. 171). Altrettanto scettico sono sempre stato nei confronti di indicazioni degli illustrati « Manuali postali », fossero pure « ufficiali ». Anzi, in simili casi lo scetticismo non poteva essere che maggiore.

2. A proposito dei pilastri nel torrente Masent o Masegg (vedi pag. 168 e n. 14): A parte la questione della muratura, di cui si parlerà ancora, come si spiega la larghezza di ben sei metri, quando la strada romana, secondo Schwarz, avrebbe avuto una larghezza variante dai m. 2,10 ai m. 2,40? Schwarz stesso ammette che simili ponti si costruirono non solo in epoca romana, ma anche fino in tempi recentissimi.

3. Ancora non posso convincermi che solo i Romani siano stati in grado di costruire ottimi muri, specialmente con il materiale che ovunque stava a disposizione sul San Bernardino. Non sono stati attivi nel Medio Evo i Maestri Comacini? Non sono stati costruiti a secco, e sempre nel Medio Evo, muri di sostegno di strade e di vigne? Non risalgono al Medio Evo i muri a secco dei nostri castelli, delle nostre torri, di tante nostre chiese, delle cascine sui monti e della maggior parte delle case dei nostri villaggi, ora scomparse o almeno intonacate? Eppoi la differenza fra la tecnica del viadotto di Mucia (pag. 168) e quella dei muri di sostegno fra Tällialp e Dürrenbüel, che secondo Schwarz dovrebbero essere medioevali (pag. 167), è minima e visibilmente da attribuire esclusivamente alla diversità del materiale.

4. Non si può ritenere autenticamente locale il termine « mulattiera », per la semplice ragione che si tratta di termine italiano e non dialettale. D'altronde, il pezzo di strada presso il Sasso della Volpe non è stato ottenuto asportando la roccia in alto per fare posto al basto e al suo carico, bensì riempiendo l'incavatura ad angolo formata dall'incontro di due falde di roccia, come si può vedere benissimo anche dalla fotografia (fig. 23 e testo a pag. 171). E nemmeno è necessario pensare che la colmazione fosse necessaria per fare passare animali da soma: contadini e pastori di Mesocco erano prima di tutto, e in ogni tempo, preoccupati che le loro vacche non si rompessero le gambe in simili passaggi.

5. Condivido pienamente il pensiero di Schwarz quando afferma che per documentare l'uso del valico in epoca romana, non è necessaria la presenza di un tempio o tempietto alla sommità. Meno mi persuade invece l'affermazione che il passaggio di carri non avrebbe dovuto lasciare tracce, data la durezza dello gneis del San Bernardino. D'accordo che la « bevola » (ché di tale varietà si tratta nella maggior parte dei casi) è meno molle del calcare del Giura, ma è sempre di gran lunga più friabile che il basalto o il porfido, dove pure i carri romani hanno lasciato le loro scanalature. Quindi? E chi ha mai affermato che il valico dei Romani dovesse essere necessariamente percorso da carri? Non avrà servito, primamente, al passaggio

di soli pedoni ed animali da soma ? D'accordo, anche, che le buche e i danni del gelo non sono elementi essenziali di una pavimentazione moderna, ma ci sembra pure che ovunque gelo c'è, qualche traccia rimane. A fortiori doveva lasciarne la pressione dei cerchi delle ruote, che erano di ferro e non raramente muniti di chiodi dalla grossa capocchia.

6. Ammetto pure che « non si possono proiettare con leggerezza le esperienze di sciatori e cacciatori dei nostri giorni sulle condizioni esistenti in tempi antichi » (pag. 174). Ma la convinzione che se una strada romana ci fu, cosa di cui tutti siamo quasi certi, doveva passare, fino allo spartiacque, molto più a est di quella medioevale e di quella che con insufficienti criteri ci si vuole fare riconoscere per romana, resta ancora sempre; proprio perché « nata più da naturale intuizione, quasi da un intimo segreto dialogo con il paesaggio durante la ventennale frequenza della zona di San Bernardino ». C'è di... peggio: ogni volta che, salendo dal tunnel di Gei verso San Bernardino, arrivo sopra il laghetto di Isola, lo sguardo mi corre su verso il valico e verso il Pizzo Uccello. E mi domando quale mai strada poteva prendere il primo viandante che avesse voluto affrontare il valico.

La risposta è troppo immediata e intuitiva.

r. b.